

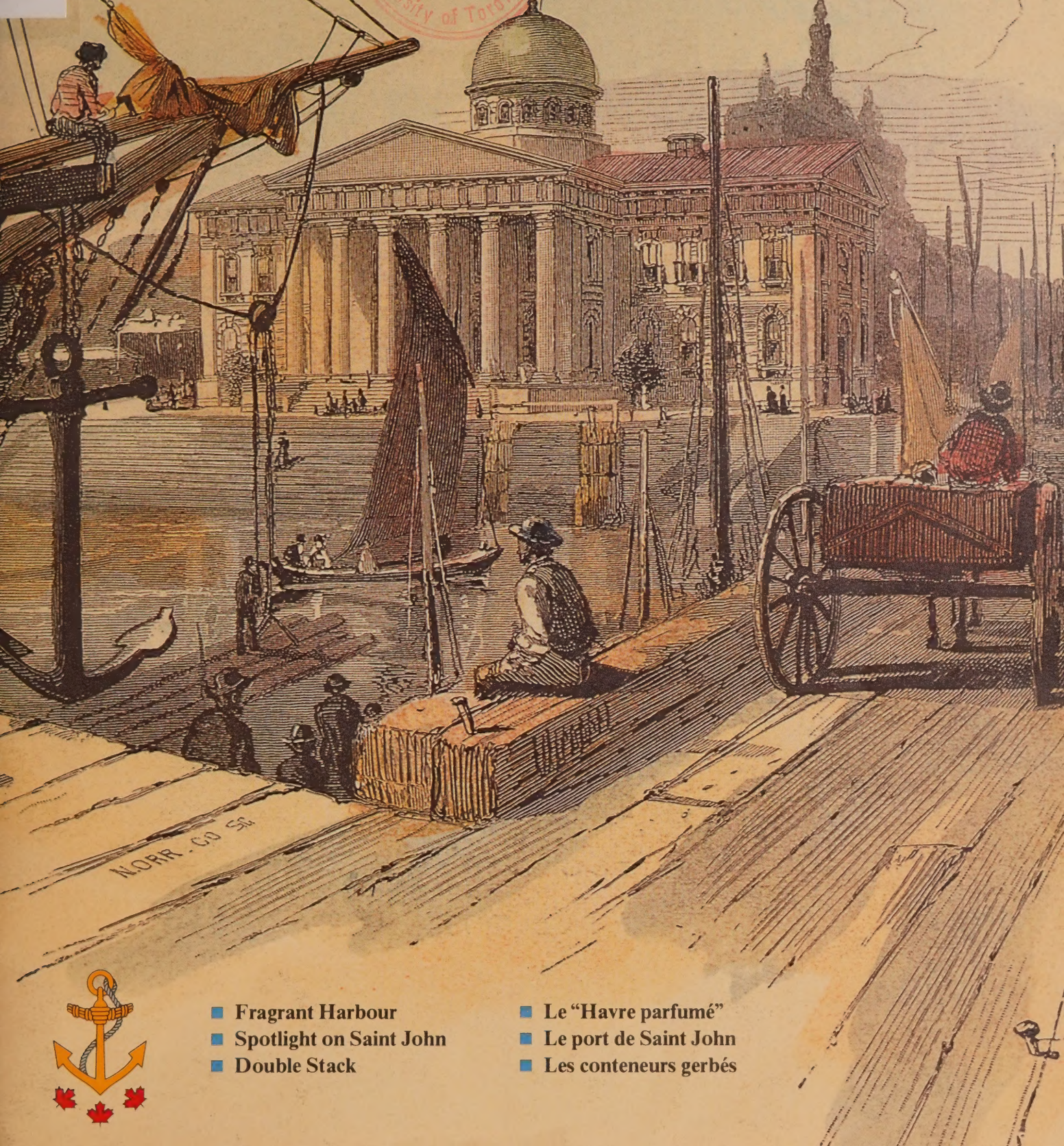
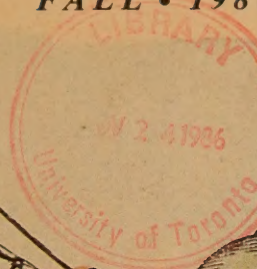
3 1761 11648569 9

# P · O · R · T · U · S

FALL • 1986 • AUTOMNE

Government  
Publications

CA1  
TA67  
P55



- Fragrant Harbour
- Spotlight on Saint John
- Double Stack

- Le "Havre parfumé"
- Le port de Saint John
- Les conteneurs gerbés



# Ship out with a winner

The Port of Prince Rupert is raising every square metre of sail in an effort to meet the shipping needs of Canadian companies. On-going expansion of transportation and port facilities allows Prince Rupert to handle most commodity and cargo types. That, coupled with a management team eager to assist you, makes us a truly competitive alternative on the west coast.

Please call or write for  
more information



**Prince Rupert  
Port Corporation**

110 Third Avenue West  
Prince Rupert, B.C.  
Canada V8J 1K8  
(604) 627-7545

Canada



## A word from...

**T**he port industry has progressed far beyond the simple world of facilities planning. The dynamics of the industry now require a continuous environmental scanning to properly identify, analyze, and respond to critical issues in a timely manner. As the complexities of the environment multiply, it has become ever apparent that, like our colleagues in other modes, we at Ports Canada also need to create a forum for the expression of our views on various issues of significance to the well-being of the industry.

It is our hope that **PORTUS** will become a vehicle for Ports Canada officials, throughout the system, to express their assessment of current or anticipated major issues. Although the opinions expressed in **PORTUS** will be those of the authors, and will not necessarily reflect the views of Ports Canada, it is our aspiration to provide alternative thinking on any particular issue.

Broadly speaking, the objectives of this publication are:

- to become a forum for the expression of views on topical industry issues;
- to enhance the understanding of the Ports Canada system;
- to provide a feedback vehicle for our various publics; and
- to create a common bond, in a commercial context, for Ports Canada that would last the test of time.

Those who are involved in the publishing industry know that launching a new publication is a major challenge in and of itself. It requires not only the highest degree of dedication and hard work to successfully meet various deadlines; but, more importantly, it requires the discipline to ensure editorial independence and professionalism. In summary, hopefully **PORTUS** will be able to make a positive contribution to the literature and the industry alike.

## Quelques secondes de votre temps...

**L'**industrie portuaire a évolué bien au-delà de nos espérances en matière de planification d'installations. Cependant, elle doit sans cesse scruter l'environnement pour déterminer et analyser les questions vitales et agir promptement. À mesure que cet environnement devient plus complexe, Ports Canada, tout comme le reste de l'industrie du transport, ressent le besoin de créer un cercle où pourront s'échanger les opinions sur diverses questions d'actualité touchant l'industrie.

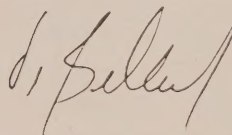
Nous espérons donc que **PORTUS** servira à transmettre, à travers le réseau, le point de vue des représentants de Ports Canada sur des sujets bien précis. Les idées que l'on y retrouvera seront, bien entendu, celles des auteurs et ne traduiront pas nécessairement la pensée de Ports Canada, mais nous nous efforcerons de jeter une lumière nouvelle sur les sujets traités.

Voici, au sens large, en quoi consiste cette publication:

- un moyen d'expression d'opinions et d'idées reliées à l'industrie;
- un instrument visant à mieux faire connaître le réseau de Ports Canada;
- un véhicule de données et commentaires pour nos différents publics;
- la création d'un lien durable, dans un contexte commercial, entre Ports Canada et le lecteur.

Le milieu de l'édition connaîtra l'envergure du défi que représente le lancement de ce genre d'ouvrage. Il faut non seulement travailler avec dévouement et acharnement pour respecter les délais, mais aussi faire preuve de discipline pour maintenir le professionnalisme et le caractère unique de la publication. Bref, nous espérons que **PORTUS** saura enrichir tant le domaine de la documentation que l'industrie.

*Le président-directeur général*



*Denis de Belleval  
President and Chief Executive Officer*

## CONTENTS/TABLE DES MATIÈRES

- 2...The Twin-Stack Revolution/*Les conteneurs gerbés: une innovation importante...*3
- 6...Hong Kong: The Fragrant Harbour/*Hong Kong: le "Havre Parfumé"...*7
- 10...Saint John: Strength in Diversity/*Port de Saint John: la diversité fait sa force...*11
- 15...Towards Port Information Centers/*L'informatisation des activités portuaires...*15

ALSO/ET...

Grain Digest/*Le marché céréalier*  
Industry Profile/*Chronique de l'industrie*  
Across the Ports/*D'un port à l'autre*  
Report on Business/*Les affaires*  
The Book End/*Le dernier mot*

**PORTUS** (from Latin meaning "port") is published quarterly by Corporate Services of Ports Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0N6  
**PORTUS** (mot latin signifiant "port") est publié quatre fois l'an par les Services de la Société de Ports Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N6



# DOUBLE-STACK STEAMS AHEAD

by H.J. Ansary and G.B. Bisson

**T**HE SKEPTICS OF A COUPLE OF YEARS AGO" said an American railway executive recently "ARE NOW RUNNING FOR COVER. DOUBLE-STACK IS DEFINITELY HERE TO STAY". Described in some quarters as possibly the most important innovation in containerized cargo transportation since the introduction of the container itself, the double-stack unit train is revolutionizing the movement of rail freight south of the border. Conceived as an alternative to the conventional piggyback flatcar that most often supports a single truck trailer, the double-stack car, as the name implies, is designed to hold two containers stacked one atop the other.

The original double-stack car dates back to the early 1980s. Developed by Southern Pacific and Sea-Land Service, the immense popularity of the double-stack system has been attributed to the growth of import traffic from the Far East.

There are currently more than thirty-five twin-stack car services in the United States, mostly concentrated on the West Coast-Midwest routes. The vast majority of these services are currently controlled by steamship lines. The economies offered by double-stack stem from less handling, increased safety, increased volume and better fuel efficiency. It has been reported that double-stack trains can offer savings of 20-25% over normal rail service, with transit time frequently faster than the motor carrier service. Most analysts, how-

ever, believe double-stack trains are cost-effective only on long-haul, high-volume corridors, which generate enough traffic to support a 20-car, 200-TEU (twenty-foot equivalent unit) train.

The development of the service in Canada has been underway for some time. Both CN and CP are currently experimenting with newly-designed equipment with encouraging results. However, railway officials emphasize that cargo density of Canadian traffic is much higher than the U.S. traffic, thus creating a preponderance of 20-ft containers in the trade. Approximately 65% of the containers moved in Canada are 20-ft units and twin-stack rail cars offer limited carrying capacity in this respect. In response, CP Rail has designed and built a three-platform double-stack car, currently undergoing a test program. "We are very encouraged with the results" confirms W. McEwen, CP's International General Manager.

CN, on the other hand, emphasizes the need to further explore the use of the standard container cars as they offer "greater flexibility" explains A. Gillies, Assistant Vice-President of Intermodalism for the state-owned railway.

Fad or fact, the double-stack phenomenon appears to be here to stay, as it penetrates the market. Whether or not Canada is prepared to get aboard or risk missing the "train", remains to be seen.



Double-stacks at the Port of Tacoma.

*Conteneurs gerbés au port de Tacoma.*

## PORTUS

Fall 1986  
Vol. 1, No. 1

EDITOR-IN-CHIEF  
Hassan J. Ansary

EDITORIAL STAFF  
Anne Laliberté  
George Simms  
Pierre Vidal

DESIGN & PRODUCTION  
Lisa Robertson

TYPESETTING & GRAPHICS  
Anne-Marie Taylor

ADVERTISING  
Lisa Robertson  
(613) 957-6766

Published four times a year by  
Corporate Services, Ports Canada  
99 Metcalfe Street  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0N6  
(613) 957-6766

The opinions expressed in **PORTUS** are those of the authors and do not necessarily represent the views of Ports Canada, its management or Board of Directors.

SUBSCRIPTION INFORMATION:  
Lisa Robertson  
(613) 957-6766

Letters to the Editor should be addressed to

**PORTUS**  
c/o Ports Canada  
99 Metcalfe Street  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0N6

ISSN 0832-8587

Printed in Canada

Ports Canada describes a federal system of ports located in Belledune, Chicoutimi, Churchill, Halifax, Montréal, Port Colborne, Prescott, Prince Rupert, Québec, Saint John, Sept-Îles, St. John's, Trois Rivières and Vancouver.



RÉDACTEUR EN CHEF  
Hassan J. Ansary

RÉDACTION  
Anne Laliberté  
George Simms  
Pierre Vidal

PRODUCTION  
Lisa Robertson

TYPOGRAPHIE &  
GRAPHISME  
Anne-Marie Taylor

PUBLICITÉ  
Lisa Robertson  
(613) 957-6766

Le magazine **PORTUS** paraît  
quatre fois l'an et est publié par:  
Les Services de la Société  
Ports Canada  
99, rue Metcalfe  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N6

Les idées exprimées dans  
**PORTUS** sont celles des auteurs  
et ne reflètent pas nécessairement  
l'opinion de Ports Canada, de sa  
direction ou de son conseil  
d'administration

ABONNEMENTS:  
Lisa Robertson  
(613) 957-6766

Prière d'adresser les  
commentaires à:

**PORTUS**  
a/s Ports Canada  
99, rue Metcalfe  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N6

ISSN 0832-8587

Imprimé au Canada

L'appellation "Ports Canada"  
désigne un réseau fédéral de ports  
situés à Belledune, Chicoutimi,  
Churchill, Halifax, Montréal,  
Port Colborne, Prescott, Prince  
Rupert, Québec, Saint John, Sept-  
Îles, St. John's, Trois-Rivières et  
Vancouver.

# L'AVENIR EST AUX CONTENEURS GERBÉS

par H.J. Ansary et G.B. Bisson

**L**ES SCEPTIQUES QUE NOUS  
AVONS CONNUS IL Y A QUELQUES  
ANNEES SE MONTRENT AUJOURD'HUI  
TRES DISCRETS", a déclaré récemment un  
haut responsable des chemins de fer  
américains. "LES WAGONS POUVANT  
TRANSPORTER DES CONTENEURS  
GERBES ONT BEL ET BIEN REUSSI A  
S'IMPLANTER SUR LE MARCHE". Le  
gerbage des conteneurs sur les trains-blocs  
que certains considèrent comme étant  
l'innovation la plus importante dans le  
domaine du transport des marchandises  
conteneurisées depuis l'invention du  
conteneur, est en voie de révolutionner  
l'industrie du fret ferroviaire chez nos  
voisins du Sud. Conçu pour remplacer le  
wagon plat rail-route classique, sur lequel  
il n'est généralement possible de charger  
qu'une seule remorque de camion, ce nou-  
veau wagon peut transporter deux  
conteneurs posés l'un sur l'autre.

Les premiers wagons de ce type datent  
du début des années 1980. L'immense  
succès qu'a connu ce système de double  
chargement, mis au point par Southern  
Pacific et Sea-Land Service, a été attribué à  
la croissance du trafic des importations en  
provenance de l'Extrême-Orient.

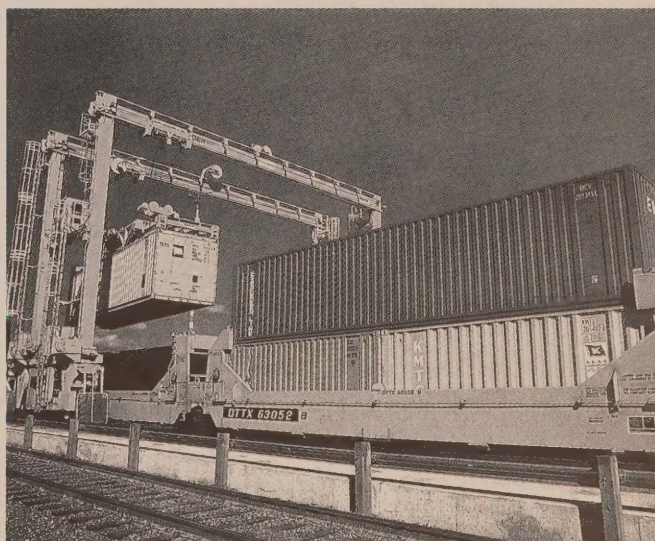
Il existe actuellement aux États-Unis  
plus de trente-cinq entreprises assurant ce  
genre de service et desservant pour la plu-  
part les liaisons entre la côte Ouest et le  
Midwest. Ces entreprises sont, dans leur  
grande majorité, contrôlées par des  
compagnies de navigation maritime. Les  
économies que ce système de conteneurs  
gerbés permet de réaliser sont attribuables  
à une réduction des opérations de manuten-  
tion, à un renforcement de la sécurité, à un  
accroissement du volume transporté et à  
une amélioration de la rentabilité du carbu-  
rant utilisé. On estime que l'emploi de ces  
nouveaux trains permet de réduire les coûts  
de 20 à 25% par rapport au transport ferro-  
viaire classique, les délais d'acheminement

étant souvent plus courts que dans le cas  
des transports routiers. La plupart des ob-  
servateurs pensent cependant que ces trains  
ne peuvent être rentables que sur de longues  
distances et sur des liaisons où le volume  
des marchandises transportées et la densité  
du trafic justifient la circulation de convois  
composés de 20 voitures de 200 unités EVP  
(équivalent 20 pieds).

L'utilisation de ces trains a commencé à  
se développer au Canada depuis quelque  
temps. Le CN et le CP expérimentent actue-  
llement de nouveaux wagons et obtiennent  
des résultats encourageants. Les respon-  
sables de ces sociétés font cependant  
remarquer que le trafic de marchandises au  
Canada est beaucoup plus dense qu'aux  
États-Unis, ce qui explique que l'on préfère  
les conteneurs de 20 pieds. Environ 65%  
des conteneurs transportés au Canada sont  
des unités de 20 pieds, et la capacité des  
nouveaux wagons en question est assez  
limitée à cet égard. Cela a amené le CP à  
mettre au point un wagon à trois plates-  
formes pour le transport de conteneurs ger-  
bés; ce wagon est présentement à l'essai.  
"Les résultats que nous obtenons sont très  
prometteurs", a confirmé W. McEwen,  
directeur général des Affaires interna-  
tionales du CP.

Le CN, de son côté, pense qu'il est  
nécessaire d'explorer plus à fond les  
possibilités offertes par les wagons porte-  
conteneurs classiques, qui permettent "une  
plus grande souplesse", comme l'explique  
A. Gillies, vice-président adjoint des Trans-  
ports intermodaux au sein de la société  
d'État.

Quoi qu'il en soit, le gerbage des con-  
teneurs est une idée qui fait apparemment  
son chemin et dont la valeur est d'ores et  
déjà reconnue sur le marché. Reste à voir  
si le Canada saura s'engager à temps dans  
cette voie de façon à ne pas "manquer le  
train".



Port of Seattle.

Grâce aux conteneurs  
gerbés, les marchandises  
sont transportées  
rapidement à leur  
destination.

Double-stacks allow for  
the rapid movement of  
cargo to inland  
destinations.



## WHEAT EXPORT PIE SHRINKING

**A**larming reductions in trading activity have flared intense competition amongst grain exporting nations. Figures released recently by the International Wheat Council show that total wheat exports, in 1985-86, of nearly 87 million tonnes, is the lowest volume exported since the 1978-79 crop year, and down by 17 million tonnes from the year before. Ironically, while exporting countries struggle to increase or simply maintain their market share, the size of the global pie has been steadily shrinking.

Canada's performance in the 1985-86 crop year is considered good compared with other exporting countries. Canada has been able to increase its share from 18.4% to 19.7%, despite a drop in the actual volume traded, from 19 million tonnes to just over 17 million tonnes. Also encouraging is the fact that Canada's share of world trade has remained more stable in recent years than that of the other major exporters.

**"Canada's share of world trade has remained more stable in recent years than that of the other major exporters."**

The most notable development, perhaps, has been the important role played by the common market. From humble beginnings in the early 1970s, the EEC now commands a respectable 17% of the world wheat export market due, in large part, to its steadily increasing production and large export subsidies. Notwithstanding increased share, the EEC had to settle for just 15 million tonnes of exports, 2 million tonnes behind the previous year.

Australia's performance last year was the best among the major exporting nations, increasing both in volume and market share. Its market share

at 18.7% is, in fact, considered a record.

The United States, however, has had to contend with a continuing decline in its share over the years. As the major player, the United States has become the big loser in the wheat trade, both in terms of volume and market share. Exports in 1985-86

**"The United States has become the big loser in the wheat trade, both in terms of volume and market share."**

crop year were down to 25 million tonnes, an all time low. In 1981-82, the country exported almost double that figure. In the four-year period, the U.S. has seen its share fall from 48% to 29% last year. The decline is mainly attributed to the suspension, in 1980, of the U.S. sales to the Soviet Union, a move which forced the Soviets to look for new sources to supply their requirements. To lure new purchasers, the U.S. has had to put in place generous subsidies, which have become a source of trade frictions with the European Community. Observers feel, however, that it is too early to assess the impact of the latest series of American export programs, and these measures may not create any new markets despite what the U.S. officials might hope. ♪

--H.J. Ansary and G.B. Bisson

## EXPORTATION DE BLÉ: LE MARCHÉ SE RÉTRÉCIT

**L**a réduction alarmante du volume des échanges commerciaux a déclenché une concurrence acerbée parmi les pays exportateurs de blé. Il ressort des chiffres publiés récemment par le Conseil international du blé que le volume total des exportations de blé qui s'est élevé à près de 87 millions de tonnes en 1985-1986, est le plus faible enregistré depuis la récolte de 1978-1979 et est inférieur de 17 millions de tonnes à celui de l'année précédente. L'ironie veut que, tandis que les pays exportateurs se débattent pour accroître, sinon simplement conserver leur part du marché mondial, ce dernier n'a cessé de se rétrécir régulièrement.

La performance du Canada en 1985-1986 est jugée satisfaisante par rapport à celle d'autres pays exportateurs. Le Canada a réussi à accroître sa part du marché de 18,4 à 19,7%, malgré une baisse du volume effectivement vendu, qui est passé de 19 à un peu plus de 17 millions de tonnes. Il est aussi encourageant de voir que la part du Canada sur les marchés mondiaux est restée plus stable, ces dernières années, que celle des autres grands pays exportateurs.

Il est particulièrement important de noter la part occupée par la Communauté européenne. Après avoir connu des débuts timides dans les années 1970, la CEE représente actuellement, grâce, à une croissance régulière de la production et à d'importantes subventions à l'exportation, 17% du marché des exportations de blé, ce qui constitue une part non négligeable.

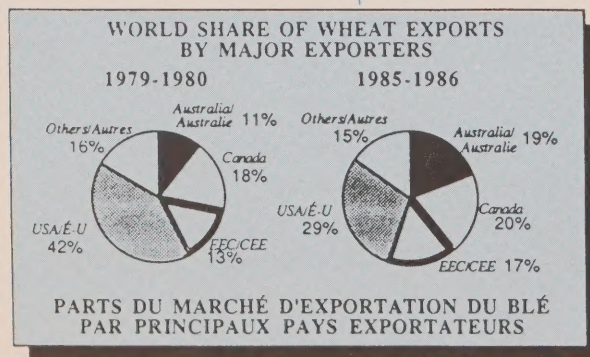
Malgré cela, la CEE a dû se contenter de vendre à l'extérieur tout juste 15 millions de tonnes de blé, soit 2 millions de moins que l'an passé.

L'année dernière, c'est l'Australie qui, parmi les grands pays exportateurs, a obtenu les meilleurs résultats tant pour le volume que pour sa part du marché. Cette dernière, qui s'élève à 18,7%, est en fait considérée comme un record.

**"Il est particulièrement important de noter la part occupée par la Communauté européenne."**

Les États-Unis, par contre, ont dû faire face à une réduction continue de leur part du marché depuis quelques années. Du fait de leur position dominante, les États-Unis ont été les principaux perdants de cette bataille du blé. En 1985-1986, leurs exportations sont tombées à 25 millions de tonnes, ce qui ne s'était jamais vu. En 1981-1982, le pays avait exporté presque le double de ce chiffre. En quatre ans, les États-Unis ont vu leur part passer de 48% à 29% l'an dernier. Ce déclin s'explique principalement par la suspension, en 1980, des ventes de blé américain à l'Union soviétique, ce qui a obligé cette dernière à se tourner vers d'autres sources d'approvisionnement. Pour attirer de nouveaux acheteurs, les États-Unis ont dû mettre en place un système généreux de subventions, qui est à l'origine des tensions commerciales avec la Communauté européenne. Selon certains observateurs, il est cependant trop tôt pour juger des effets des dernières mesures adoptées par les Américains pour relancer leurs exportations mais, malgré tous les espoirs formulés en haut lieu, il est probable que les moyens ainsi mis en place ne permettront pas de créer de nouveaux débouchés. ♪

--H.J. Ansary et G.B. Bisson





## "TOTAL PORT TONNAGE UP"-- PORTS CANADA

**F**irst half-year results for 1986 show that total traffic through Ports Canada ports grew by 1.4% compared with the same period last year. According to figures released by Ports Canada, six month volume stood at 74.4 million tonnes as of June 30, 1986, up from 73.4 million tonnes the previous year. A major upswing in port activity occurred at the Port of Saint John, where total traffic increased by 2.2 million tonnes, or 59%, thanks to improved shipments of petroleum products. Traffic through the Port of Vancouver, was also up by 1.0 million tonnes, due to increased tonnage in forest products, grain and containerized cargo. In the aftermath of a record-breaking year in 1985, container handlings continued to show strong growth during the first half of 1986 throughout Ports Canada, with total volume at all ports up 541,000 tonnes, or 12%, over the same period last year. Offsetting the strong performance shown in many sectors was a sharp decline in grain shipments through the St. Lawrence ports. At the ports of Québec and Montréal, grain shipments declined by 26% and 33%, respectively, for a combined tonnage loss of 1.3 million tonnes over the first six months of 1986, as compared to the same period in 1985.

While total port tonnage was up, tonnage at Ports Canada berths was down 1.3 million tonnes, or 3.7%, from the same period in 1985, resulting in an 8% drop in revenue and a \$2.5 million, or 12%, decrease in net income. For Ports Canada, combined net income for the first six months of 1986 stood at \$18.8 million, compared with \$21.3 million for the same period in 1985. The major ports experiencing a decline in net income were Montréal, Québec, Halifax and St. John's, while Vancouver and Prince Rupert registered improved results. The reduction in net income experienced year-to-date is expected to continue for the balance of 1986. Net income is forecast to be about \$34 million for 1986 versus actual net income of \$52 million for 1985. The factors contributing to the decline include lower tonnage, increased operating expenses and reduced investment income, generated by a smaller investment base following a large dividend payment to the Federal Government.

In making these figures public, Ports Canada expressed optimism that cost-cutting measures implemented throughout the system will strengthen the profitability levels to previous norms.

--Brian Acheson

## HAUSSE DU TRAFIC PORTUAIRE GLOBAL

**L**es résultats du premier semestre 1986 indiquent que le trafic global de Ports Canada a enregistré une hausse de 1,4% par rapport à la même période l'an passé. D'après les chiffres qui nous ont été communiqués par la Société, le volume des six premiers mois s'élevait, au 30 juin 1986, à 74,4 millions de tonnes, au lieu de 73,4 millions de tonnes l'année dernière. On a relevé une croissance très marquée des activités du port de Saint John, dont le trafic s'est accru de 2,2 millions de tonnes, c'est-à-dire de 59%, grâce au développement des expéditions de produits pétroliers. Le trafic du port de Vancouver a quant à lui connu une hausse de un million de tonnes due à l'accroissement du tonnage des produits forestiers, des céréales et des marchandises conteneurisées. Sur la lancée de 1985, année record, le trafic des conteneurs a continué d'enregistrer une forte croissance au cours du premier semestre de 1986 dans l'ensemble des ports de la Société, le volume total ayant augmenté de 54 000 tonnes, soit de 12%, par rapport à la même période l'an passé. Malheureusement, en contrepartie des excellents résultats enregistrés dans de nombreux secteurs, les expéditions de céréales effectuées par les ports du Saint-Laurent ont subi une baisse très sensible. Aux ports de Québec et de Montréal, elle a été respectivement de 26 et 33%, ce qui représente une perte totale de 1,3 million de tonnes en un an.

Si le tonnage global de nos ports s'est inscrit en hausse, le volume traité aux postes de mouillage de Ports Canada a par contre diminué de 1,3 million de tonnes, c'est-à-dire de 3,7% par rapport à la même période en 1985, ce qui a entraîné une baisse de 8% des revenus et une réduction de 2,5 millions de dollars, ou de 12%, du bénéfice net. Pour la Société, le bénéfice net total des six premiers mois de 1986 a été de 18,8 millions de dollars, au lieu de 21,3 millions en 1985 à la même période. Les principaux ports ayant enregistré des baisses de bénéfice net sont ceux de

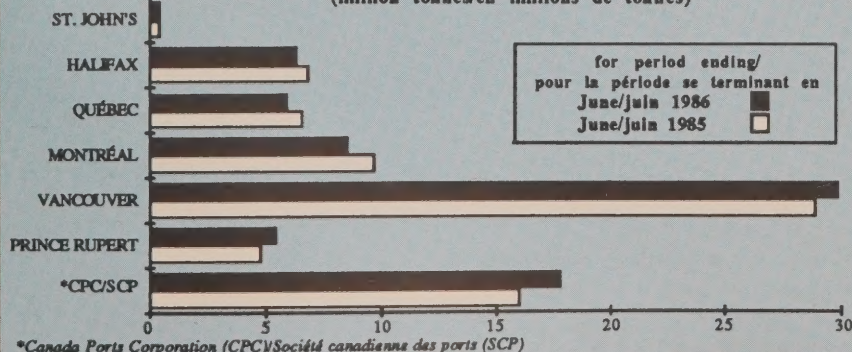
**"Pour la Société, le bénéfice net total des six premiers mois de 1986 a été de 18,8 millions."**

Montréal, Québec, Halifax et St. John's, tandis que Vancouver et Prince Rupert ont enregistré une hausse. On s'attend à ce que cette diminution du bénéfice net des six premiers mois se poursuive jusqu'à la fin de 1986. On prévoit donc pour l'ensemble de l'année 1986 un bénéfice net d'environ 34 millions de dollars, par rapport à un bénéfice net réel de 52 millions en 1985. Parmi les facteurs qui contribuent à cette baisse, citons la réduction du tonnage, l'accroissement des coûts d'exploitation et la diminution des revenus de placement due au fait que le versement d'importants dividendes au gouvernement fédéral a entraîné une réduction des capacités d'investissement de la Société.

En publiant ces chiffres, Ports Canada s'est déclarée confiante que les mesures d'économie mises en place dans l'ensemble du réseau permettront de retrouver la rentabilité qu'elle a déjà connue.

--Brian Acheson

TOTAL TONNAGE INCLUDING PRIVATE FACILITIES  
TONNAGE TOTAL INCLUANT LES INSTALLATIONS PRIVÉES  
(million tonnes/en millions de tonnes)





# EVERYTHING'S COMING UP ROSES IN FRAGRANT HARBOUR

by Graham Pettifer and Henri Laflamme

**H**ong Kong means "Fragrant Harbour"; and the sweet smell of success wafting across its Victoria Harbour has never been stronger since British traders first chose the port in the 1850s, as their foothold for commercial operations on mainland China.

The success of this port is no accident. The breathtaking beauty aside, Victoria Harbour ranks among the world's three most perfect natural harbours. Covering an area of 5,000 hectares, varying in width from 1.2 to 9.6 kilometers, it can accommodate vessels of up to 305 meters in length, with draughts of up to 12.2 meters.

But the harbour's natural characteristics are only part of this success story. Hong Kong is strategically located on Far East trade routes, at the geographical center of the fast-developing Asia-Pacific basin and perhaps most importantly, it is located next door to the awakening giant--The People's Republic of China. Hong Kong is also a source of much of the port's success. This is all the more remarkable because much of Hong Kong's tiny land area of just over 1,000 square kilometers (400 square miles) is unsuitable for productive economic activity and it has virtually no raw materials for industry or to feed its 5.5 million people. But founded on the concept of trade, it has become a major industrial, financial and international trading center for the Far East. Hong Kong has achieved a standing in the world business community far out of proportion to its size.

All three factors have led to a booming port. Being well-served by more than 150 major shipping companies, the Port of Hong Kong last year received 13,300 ocean-going vessels and 80,250 river craft moving down from China. This means that, on an average day, 513 vessels and craft move in and out of Victoria Harbour. Vessels range from bulk cargo, container and cruise ships to fast little hydrofoils and creaking sampans and Chinese junks with batwing sails.

The real success at the Port of Hong Kong has been its container business. Here again superlatives abound. The Port of Hong Kong handled a total of 2.3 million TEUs in 1985 --placing it as the third largest container port in the world. In the first 5 months of 1986, the total throughput was almost one million TEUs--up 9% from the corresponding period last year. It has been forecast that this year, Hong Kong will surpass New York as the world's number two container port. According to a recent survey by Ocean Shipping Consultants, the Port of Hong Kong is on a course to surpass Rotterdam by 1990 as the world's largest container port.

Almost 85% of Hong Kong's container traffic was handled at the Kwai Chung container terminal complex. This complex has six berths totalling more than 2,300 meters fronting on to more than 88 hectares

of cargo handling space including container yards and container freight stations. Up to six third-generation container ships can be simultaneously accommodated and worked on at these berths.

As one would expect, the major problem at the port's container facilities is back-up space. With traffic prospects growing, the Kwai Chung terminal is expanding with some impressive projects. The three major projects currently underway are a 26-hectare land reclamation project to be completed in March of 1987; the construction of a 6-storey cargo handling and distribution center with 150,000 square meters of warehousing space, which should also be finished in early 1987; and the creation of a new 29-hectare terminal with three berths which is to be completed in 1989. The total cost of these projects is estimated at U.S. \$531 million. *And that's not all!* As traffic continues to grow in the 1990s, two more terminals are slated for construction.

At first glance, the port's success seems to be somewhat of an anomaly. The tremendous growth which occurred over the last few years came under the common knowledge that the bulk of this thriving British Colony will revert to Communist China on July 1, 1997. And the question which continues to be asked is whether the

bloom of success will fade off the Port of Hong Kong as that date appears. Time will tell--but since the 1984 signing of the Sino-British agreement on the future of the leased portions of Hong Kong after 1997, the port traffic and investment has in fact increased.

The Sino-British Joint Declaration, signed in Beijing in December 1984, states that the future Special Administrative Region will retain the status of a free port and a separate customs territory, maintain capitalist economic and trade systems, and, using the name of "Hong Kong, China" may conclude trade agreements with states and regions as well as participate in international organizations. Recently, after declarations by both Britain and China, Hong Kong became a full member of the General Agreement in Tariffs and Trade (GATT). In China's declaration, it was made clear that Hong Kong would continue to be a contracting party to the GATT after 1997.

With explicit guarantees to maintain Hong Kong's current system of business, shipping, and port management for 50 years after the 1997 reversion, it's more than likely that Fragrant Harbour will continue to enjoy the sweet fragrance of success for years to come. 🌹



Victoria Harbour : one of the world's most perfect harbours.

*Victoria Harbour: l'un des ports naturels les plus parfaits au monde.*



# UN HAVRE PARFUMÉ AUX ODEURS DE PROSPÉRITÉ

par Graham Pettifer et Henri Laflamme

**H**ong Kong signifie "havre parfumé"; or, la douce odeur de prospérité que l'on peut respirer d'un bout à l'autre de Victoria Harbour n'a jamais été aussi forte depuis l'époque où les commerçants britanniques choisirent ce port en 1850 comme base de leurs opérations commerciales en Chine continentale.

La réussite de ce port n'est pas due au hasard. Victoria Harbour est l'un des trois ports naturels les plus parfaits au monde, sans parler de la grande beauté du cadre qui l'entoure. Il s'étend sur une superficie de 5 000 hectares, et sa largeur varie de 1,2 à 9,6 kilomètres. Il peut accueillir des navires ayant jusqu'à 305 mètres de long et 12,2 mètres de tirant d'eau.

Mais les atouts naturels de ce port ne sont qu'une partie des éléments qui ont contribué à son succès. Hong Kong se trouve à la croisée des routes commerciales de l'Extrême-Orient, au centre géographique de cette région du Pacifique que bordent des pays d'Asie en plein essor, et, sans doute plus important encore, il a pour voisin ce géant plein de promesses qu'est la République populaire de Chine. Mais le port doit aussi une part non négligeable de sa réussite à Hong Kong même. Un tel succès est d'autant plus remarquable qu'une partie importante de ce minuscule territoire, qui couvre à peine plus de 1 000 kilomètres carrés (400 milles carrés), est impropre à toute activité économique productive et ne possède quasiment pas de matières premières pour alimenter son industrie et nourrir ses 5,5 millions d'habitants. Mais, exploitant sa vocation commerciale, Hong Kong est devenu un centre industriel et financier et un carrefour d'échanges internationaux de premier plan en Extrême-Orient. Il s'est ainsi taillé dans le monde une place hors de proportion par rapport à la surface qu'il occupe.

Ces trois facteurs ont fait de Hong Kong un port extrêmement prospère. Abondamment desservi par plus de 150 grandes compagnies de navigation, il a accueilli l'an passé 13 300 navires de long cours et 80 250 bateaux de navigation fluviale en provenance de Chine. Ce qui signifie qu'en moyenne, Victoria Harbour a enregistré 513 mouvements de bateau par jour, notamment des vraquiers, des porte-conteneurs et des bateaux de croisière, de même que des petits hydroglisseurs très rapides, des sampans craquant de toutes parts et des jonques chinoises dont les voiles ressemblent à des ailes de chauves-souris, sans compter, de temps à autre, des bateaux pirates chargés de réfugiés.

C'est dans le secteur des conteneurs que le port de Hong Kong a le mieux réussi.

Là encore, les superlatifs ne manquent pas. En 1985, 2,3 millions d'unités EVP ont été manutentionnées au port, ce qui le place au troisième rang mondial. Au cours des cinq premiers mois de 1986, il a atteint un rendement de presque un million d'unités EVP, soit une hausse de 9% par rapport à l'année dernière à la même époque. On prévoit que cette année dans le trafic de conteneurs, Hong Kong se hissera au deuxième rang mondial, devant New York. D'après une étude effectuée récemment par Ocean Shipping Consultants, le port de Hong Kong est en passe de subtiliser la première place à Rotterdam d'ici 1990.

Presque 85% du trafic de conteneurs de Hong Kong a été manutentionné au complexe Kwai Chung. Ce complexe se compose de six postes de mouillage d'une longueur totale de plus de 2 300 mètres et d'une superficie de plus de 88 hectares, comprenant des dépôts et des postes de chargement. Il est possible d'y accueillir et d'y traiter simultanément jusqu'à six porte-conteneurs de troisième génération.

Comme on pouvait s'y attendre, le principal problème qui se pose au port en ce qui a trait aux conteneurs est le manque de place. Compte tenu de la croissance prévue, le port a lancé d'impressionnants travaux d'agrandissement au terminal Kwai Chung. Trois gros projets sont actuellement en cours: le remblayage d'un terrain de 26 hectares, qui se terminera en mars 1987; la construction d'un bâtiment de six étages pour la manutention et la distribution de marchandises, comprenant 150 000 mètres carrés d'entrepasage, qui devrait également se terminer au début de 1987; et la création d'un nouveau terminal de 29 hectares comprenant trois postes de mouillage, dont l'achèvement est prévu pour 1989. Le coût total de ces travaux est évalué à 531 millions de dollars américains. Et ce n'est pas tout! Si la croissance du trafic se maintient au cours des années 1990, il faudra envisager la construction de deux autres terminaux.

A première vue, une telle réussite ne manque pas d'étonner quand on sait que la formidable croissance de ces dernières années s'est produite au moment même où l'on apprenait que cette colonie britannique florissante serait restituée à la Chine communiste le 1er juillet 1997. Et la question qui continue de se poser est de savoir si l'épanouissement de Hong Kong se poursuivra au même rythme à mesure qu'on se rapprochera de cette échéance. Le temps nous le dira mais, depuis la signature en 1984 de l'accord sino-britannique sur l'avenir de la partie de Hong Kong louée à la Grande-Bretagne après 1997, le trafic et

les investissements du port ont en fait progressé.

Aux termes de la Déclaration sino-britannique, signée à Beijing au mois de décembre 1984, la future "Région administrative spéciale" conservera le statut de port libre et de port franc, continuera d'appliquer un régime économique et commercial de type capitaliste et, sous le nom de "Hong Kong, Chine", pourra conclure des accords commerciaux avec divers Etats ou régions et être membre d'organisations internationales. Récemment, à la suite de déclarations de la Grande-Bretagne et de la Chine, Hong Kong est devenu signataire à part entière du GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce). Dans sa déclaration, la Chine indique clairement que Hong Kong continuera de participer au GATT après 1997.

Compte tenu des garanties qui ont été explicitement formulées quant au maintien, pendant une durée de 50 ans à partir de l'échéance de 1997, du régime actuellement en vigueur à Hong Kong en ce qui concerne la gestion de ses affaires, le commerce maritime et l'exploitation de son port, il est plus que probable que le "Havre parfumé" continuera de répandre une odeur de prospérité pendant encore de longues années. ✎



Le terminal à conteneurs de Kwai Chung sur le côté ouest de la péninsule de Kowloon.

The Kwai Chung Container Terminal on the Western side of Kowloon Peninsula.

Hong Kong Trade Development Council (Toronto)



# FOREST PRODUCTS, HOW DO I LOAD THEE? LET ME COUNT THE WAYS!

**D**iversity is the single word which best describes the movement of forest products through Canadian ports. There is diversity in products, diversity in export destinations, and diversity in methods of handling. Perhaps the only commonality is that the vast majority of these goods are outbound, a reflection of the richness of Canada's forest resource. Over 70% of the forest products handled at Ports Canada ports are loaded for export. Most of the remainder consists of domestic movements to a mill or to export position.

The products run the gamut from completely unprocessed raw logs to fine printing papers ready for consumption. Despite demand from foreign countries in need of the resource, the share of wood in its various raw forms has actually declined somewhat in the past decade, from 34% of Ports Canada's forest products trade in 1975 to 30% in 1985.

The ports making up Ports Canada have been involved for decades in exporting forest products to Europe. As the market in Europe has matured, Canadian exporters have penetrated the Middle East, Central and South America, the Caribbean and the Far East. Consequently, from 1975 to 1985, the volume of forest products these ports have been called upon to handle has almost doubled from 5.8 million tonnes to 9.1 million tonnes. The list of countries receiving the products spans the alphabet from Algeria to Zaire, and totaled 86 in 1984.

Surprisingly, the overwhelming dominance of the U.S. as Canada's trading partner in overall forest products trade does not carry over into Ports Canada's realm. The U.S. represents just over 20% of Ports Canada's trade by volume in this sector. In terms of individual countries it is the second largest trading partner, far behind Japan. The EEC, as a whole, also exceeds the U.S. in volume. If the People's Republic of China continues to develop rapidly as a market, it could also surpass the U.S. in a few years. There are, on the other hand, very small customers such as Libya, which Statistics Canada claims received only five tonnes in 1984.

Ports Canada's business is a derived demand, catering to the needs of exporters and importers, and the land and water transportation methods they choose. It is a natural consequence, therefore, that the methods of handling in these ports should be as diverse as the trade. For small, occasional shipments, general cargo wharves with shoreside cranes or ship's tackle are utilized. Woodchips can also be loaded with shoreside cranes or, alternatively, with conveyor belts. At ports such as Saint John and Vancouver, where large volumes are exported at regular intervals, terminals and equipment designed specifically to handle forest products have increased loading productivity manifold. Open hatch bulk carriers are common

sights at these ports. Roll-on roll-off vessels also call for shipments of wood-pulp, newsprint, lumber and paper.

The container revolution has touched forest products, although not taken it over yet. In the period 1975-85, the proportion of forest products handled in containers rose from 4% to nearly 10% overall. It is the higher valued, more delicate and time-sensitive products which have more rapidly gone into containers. Over half of paper shipments now move by container, compared to about a third in 1975. By contrast, virtually none of the pulpwood, chips and logs were moved in containers in 1975, and the same is still true today.

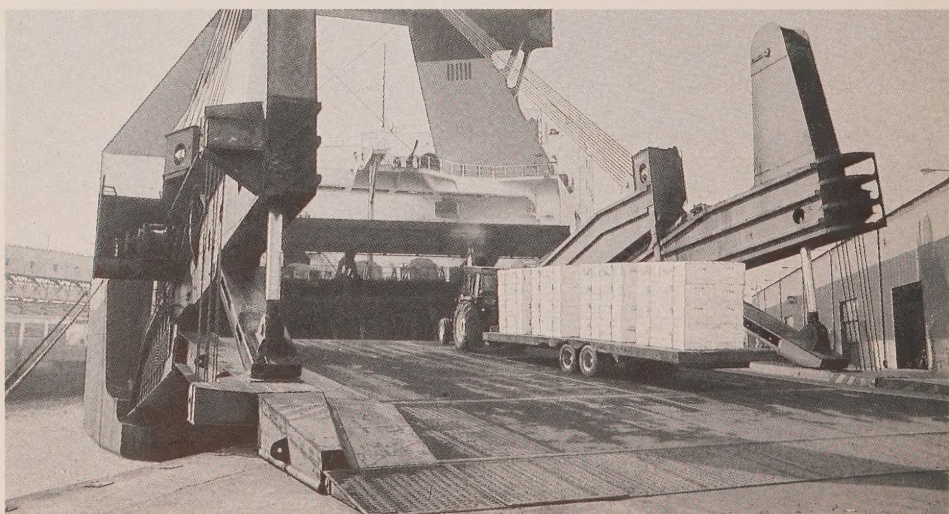
It is perhaps this diversity that sometimes masks the overall importance of forest products traffic to Ports Canada. Except for grain and petroleum, forest products is the only major commodity group handled throughout the Ports Canada system. In tonnage, it ranks fifth in the list of commodities after grain, coal, iron ore and petroleum. In value, it ranks second only to grain. Forest products make up a sizeable portion of traffic through Canadian ports. Good port managers cannot, therefore, afford to lose sight of either the forest or the trees. 🌲

--Jean Lespérance



Multi-lift loading one tonne newsprint rolls.

*Chargement multiple de rouleaux de papier journal pesant une tonne chacun.*



Loading wood pulp onto ro-ro vessel.

*Chargement de pâte de bois sur un cargo roulier.*

Port of Trois-Rivières

Port of Saint John



# LES AVENTURES DES PRODUITS FORESTIERS!

**Q**uel est le terme qui qualifie le mieux le mouvement des produits forestiers dans les ports canadiens? Réponse: diversité. Diversité des produits, des marchés d'exportation et des méthodes de manutention. Le seul point commun à ces produits est sans doute qu'ils sont en général écoulés à l'étranger, ce qui témoigne de la richesse du Canada en matière de ressources forestières. Plus de 70% des produits forestiers manutentionnés par Ports Canada sont en effet destinés à l'exportation. Pour le reste, ils sont principalement vendus à des scieries canadiennes ou à des entreprises faisant de l'exportation.

***"En 1984, on comptait 86 pays destinataires, allant de A à Z (Algérie à Zaïre)."***

Ces produits sont très variés: depuis les rondins de bois brut jusqu'au papier fin d'impression prêt à la consommation. Malgré la demande dont il est l'objet à l'étranger, la part du bois brut, sous ses diverses formes et dans l'ensemble des produits forestiers traités par Ports Canada, a en fait diminué légèrement depuis dix ans, passant de 34% en 1975 à 30% en 1985.

Depuis des décennies, les ports dont se compose la Société canadienne des ports assurent l'exportation des produits forestiers vers l'Europe. Mais, à mesure que le marché européen s'est rapproché de sa capacité maximale, les exportateurs canadiens se sont tournés vers le Moyen-Orient, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, les Antilles et l'Extrême-Orient. C'est ainsi qu'entre 1975 et 1985, le volume de produits forestiers manutentionnés par Ports Canada a presque doublé, passant de 5,8 à 9,1 millions de tonnes. En 1984, on

comptait 86 pays destinataires, allant de A à Z (Algérie à Zaïre).

Ce qui est surprenant, c'est que le principal partenaire commercial du Canada (les États-Unis) n'occupe pas la place dominante en ce qui concerne la manutention des produits forestiers transitant par la Société. En volume, les États-Unis ne représentent en effet qu'à peine plus de 20%, ce qui les classe au deuxième rang, loin derrière le Japon. La CEE précède elle aussi les Américains. Et, si le marché de la République populaire de Chine continue de se développer au même rythme, il pourrait également dépasser bientôt celui des États-Unis. Il existe par ailleurs des clients de très petite taille, comme la Libye qui, d'après Statistique Canada, n'a reçu que cinq tonnes en 1984.

Ports Canada répond à une demande dérivée d'autres activités et doit s'adapter aux besoins des exportateurs et des importateurs ainsi qu'aux méthodes de transport terrestre, fluvial ou maritime qu'ils choisissent. Il est donc naturel que les procédés de manutention utilisés dans ces ports soient aussi variés que les échanges qui s'y effectuent. Pour les expéditions peu importantes et occasionnelles, on se sert des quais de marchandises générales équipés de grues et d'appareils de levage. Le chargement des copeaux de bois peut aussi se faire à l'aide de grues ou encore de courroies transporteuses. Dans certains ports, comme Saint John et Vancouver, où d'importants volumes sont exportés à intervalles réguliers, la capacité de chargement a été sensiblement accrue par l'emploi de terminaux et d'équipements conçus spécialement pour la manutention des produits forestiers. Il est fréquent d'y voir des vraquiers à cale ouverte. Des cargos rouliers font également escale pour charger pâte à papier, bois d'oeuvre, papier-journal ou

autre. L'avènement des conteneurs s'est fait sentir dans le domaine des produits forestiers, sans cependant prendre encore le relais des autres modes de transport. Entre 1975 et 1985, la proportion de produits forestiers manutentionnés dans des conteneurs est passée de 4% à près de 10%. C'est pour les produits représentant une valeur importante et pour les produits particulièrement fragiles ou périssables que l'utilisation des conteneurs s'est développée le plus rapidement. Plus de la moitié des chargements de papier sont à présent transportés en conteneurs, au lieu d'un tiers en 1975. Par contre, en 1975, les conteneurs n'étaient presque jamais utilisés pour la pâte à papier, les copeaux et les rondins, et il en est toujours de même aujourd'hui.

***"En volume, les États-Unis ne représentent en effet qu'à peine plus de 20%, ce qui les classe au deuxième rang, loin derrière le Japon."***

C'est peut-être cette diversité qui cache parfois toute l'importance que revêtent les produits forestiers dans le trafic de Ports Canada. Après les céréales et le pétrole, les produits forestiers constituent le seul autre groupe important de marchandises manutentionné par les ports de la Société. En volume, ils se classent au cinquième rang après les céréales, le charbon, le minerai de fer et le pétrole. En valeur, ils viennent en deuxième place après les céréales. Les produits forestiers représentent donc une part importante du trafic des ports canadiens. Aussi, arbres et forêts constituent-ils une matière première que les gestionnaires de nos ports ne peuvent se permettre de négliger. ♣

--Jean Lespérance



Chargement de bois d'oeuvre sur un vraquier à cale ouverte.

Lumber being loaded onto an open-hatch bulk carrier.

Western Stevedoring Company.



# THE PORT OF SAINT JOHN: STRENGTH IN DIVERSITY

by Pierre Vidal and Shane Foreman

**P**orts have a tremendous impact on the daily lives of Canadians. They handle commodities and goods which Canadians either produce or purchase. Ports provide sizable direct and indirect employment opportunities and also play a distinct role in the life of cities. This is certainly evident in Saint John.

The transformation of Saint John in recent years has been impressive. The city has successfully rejuvenated its urban core while retaining its well-known historical charm. The port has been the focal point of this change and has maintained its role as the driving force behind the economic development of the region.

*"The cooperative relationship between the port and the Commission is proof that the community and the port can, in fact, work hand-in-hand to attain common objectives."*

The dynamism of the city is due primarily to its people, and its city leaders who are active community promoters.

Their primary goal has always been the overall betterment of the city. The City of Saint John is well aware of the importance of its port and is committed to its development. Mayor Elsie Wayne asserts that "the port generates over \$200 million in the economy of the city and the province".

Because of the port's importance to the local economic well-being and the competition for new port traffic, the Saint John Port Development Commission was established "to assist in the development and promotion of the Port of Saint John". Users of the port and the public alike often confuse the role of the Commission and that of the port. The former derives from a community initiative to participate in the development and promotion of the port, while the latter is responsible for its management and operation on a commercial basis. The cooperative relationship between the port and the Commission is proof that the community and the port can, in fact, work hand-in-hand to attain common objectives. A small, yet tangible, example of that cooperation is the 1986-87 Port of Saint John Directory produced by the Commission with the assistance of the port.

## Unique and diversified

What differentiates the Port of Saint John from other ports? What makes it attractive to customers? If you visit the port, the first thing that will strike you is the dedication and experience of the port employees. Garnett Phinney, Director of Engineering and Maintenance, claims that "there is a synergy in Saint John that is quite uncommon". According to Phinney, the enthusiasm of the city has rubbed off on everyone and has created a team approach to port promotion and development.

Over the years, major investments have been made in the port's facilities, making it one of the most modern and best-equipped ports in Canada. Rodney Container Terminal, completed in 1975 at an overall cost of \$50 million, has grown from a one-crane facility to one with three 45-tonne ship-to-shore cranes, sixteen container carriers each capable of handling up to 36,000 kg (80,000 lbs.), plus a wide array of additional terminal handling equipment. The terminal is leased to Brunterm, jointly-owned by CP Rail and McLean Kennedy Ltd.

*"Today's captive markets can easily become the competitor's tomorrow."*

The Navy Island Forest Products Terminal, commonly referred to as "Forterm", was designed to handle all forms of forest products. With nearly 300,000 square feet of shed space and eight acres of open storage space, the terminal has an annual throughput capacity of 800,000 tonnes.

The Barrack Point Potash Terminal came on stream in January 1984 to handle potash mined at Sussex, N.B., forty-five miles from Saint John. The terminal has a single quadrantal-type shiploader which has loaded vessels at a rate of up to 4,000 tonnes per hour. The two sheds, with capacities of 75,000 tonnes and 115,000 tonnes, are owned, respectively, by the Potash Company of America and by Denison Potacan. The terminal's potential throughput is 2 million tonnes annually. Pugsley Terminal, leased and operated by Furncan Marine, handles all types of forest products and general cargo.

Other terminals handle general cargo and other bulk commodities. The port also has four ro-ro ramps. There are several private operations established in the port including the Irving deep-water oil port at Canaport, the Irving Oil Terminals in



Port of Saint John

Main channel entrance, Port of Saint John.

Entrée du chenal principal, port de Saint John.



*par Pierre Vidal et Shane Foreman*

11



Courtenay Bay and the Rothesay Paper barge facility. The inner harbour, where the Lantic Sugar pier is located, is the base for the Marine Atlantic Inc. ferry to Digby and the Canadian Coast Guard. Both CN and CP Rail serve the port.

Perhaps the greatest strength of the port lies in the diversity of cargo it can handle. New Brunswick is a major exporter of forest products, peat moss, potatoes, frozen fish products and potash. This type of regional cargo brings in port business. Cy Cook, the port's Director of Finance, explains: "when shipping lines are re-viewing their ports of call, they recognize, as part of the equation, that there is always a steady number of tonnes that they can pick up here in export cargo. It ensures a balanced two-way movement of cargo". While container traffic, concentrated on the Far East and South East Asia markets, accounted for more than a quarter of the port's revenues last year, the variety of cargo originating within the province ensures the stability of the port and reduces risks created by a volatile world economy. Total traffic at the port in the last four years has remained constant--at approximately 8 million tonnes--although the mix of specific commodities has fluctuated during that period. Above all, the Port of Saint John remains a port with a very diversified cargo base.

### Competitive situation

The diversity of cargo, the size of the port and its facilities, and the tonnage handled--these are the factors that make the Port of Saint John attractive to shippers. But the battle to increase its market share--both domestically and internationally--will be fierce. Overcapacity in the shipping industry, an unpredictable world economy, changing demands for raw material and finished goods, technological changes and increased productivity have created a volatile environment where traditional hinterlands cannot be taken for granted. Today's captive markets can easily become the competitor's tomorrow.

***"What is needed is research, strategic planning and competitive analysis to position the port in markets where it can compete."***

How is the port prepared to meet the challenge? Ken Krauter, the new General Manager, has a few ideas: "First, improve the financial position of the port, ensure that there is a cost-effective organization in place, increase revenues through marketing and good customer service, and offer competitive rates". Few will question that some ingredients for survival in the competitive game include the ability to adapt

quickly to changes and to maximize the use of port facilities.

On the international scene, the port realizes that there is little it can do to prevent a shipping line from leaving if the move is due to a rationalization or consolidation of its worldwide operations. However, much can be done to attract new lines to the port as demonstrated by the recent arrival of Hanjin Container Lines. Brunterm and CP Rail with the help of the city and the port were instrumental in bringing this line to Saint John.

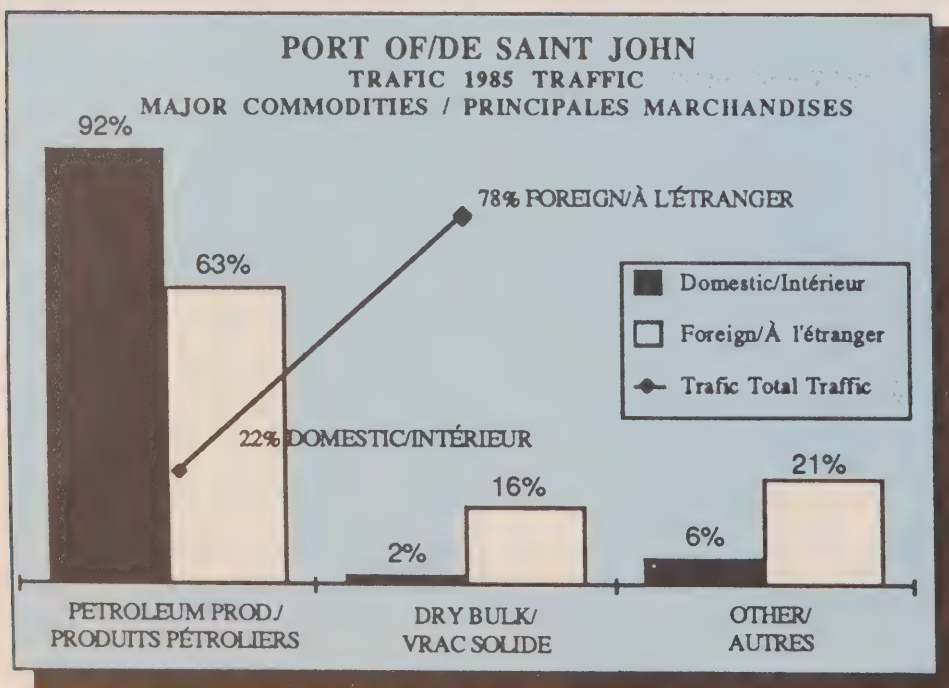
In partnership with the city, the port has developed a number of marketing initiatives, including: market research, closer ties with the private sector, Port Days (recently held in Saint John), promotions in major Canadian cities, promotions in selected foreign markets, and better corporate and marketing communications. Several other initiatives are being actively pursued. Port officials realize that the old-style marketing will no longer work. What is needed is research, strategic planning and competitive analysis to position the port in markets where it can compete.

### The future

Any bright spots ahead? If the \$27 million Musquash coal terminal development takes place, it could mean a potential of 3 million tonnes of new cargo for the port, improving significantly its long-term financial position. More importantly, the facility would be located near Lorneville Industrial Park. It could be the impetus for new industrial development in the park and thus attract new customers to the Port of Saint John.

The traditional role of the port to provide terminal facilities for the transfer of cargo will continue but with increased private sector participation through terminal operation agreements and marketing programs. There will be an even greater requirement for the port to be aggressive and yet, cost-efficient.

People involved with the Port of Saint John know that past victories will not be easily repeated. They are, however, optimistic for the future of the port. In the words of Emlen Hare, Director of Marketing, "we may not lead all ports in tonnage throughput, but we can be a leader among ports in productivity, a leader in systems development, and a leader in adapting to the most modern cargo and vessel handling techniques". Both the port and the city share a competitive spirit and are producers per excellence. Who can argue with such a positive outlook? 📌





de Canaport, le terminal Irving Oil dans la baie de Courtenay, le bassin à chalands de Rothesay Paper. L'arrière-port, où se trouve le quai des Sucres Lantic, sert de base au traversier de Marine Atlantique Inc. vers Digby et à la Garde côtière canadienne. L'accès au port est assuré à la fois par le CN et le CP Rail.

**"La variété des marchandises provenant de la province assure la stabilité nécessaire au port, qui se trouve ainsi moins exposé aux fluctuations de l'économie mondiale."**

Ce qui fait peut-être la plus grande force du port, c'est la diversité des marchandises qu'on peut y manutentionner. Le Nouveau-Brunswick est un gros exportateur de produits forestiers, de tourbe, de pomme de terre, de poisson surgelé et de potasse. Ce genre d'activités régionales contribue au dynamisme du port. Voici ce que déclare M. Cy Cook, directeur des Finances du port: "Lorsque les compagnies maritimes passent en revue leurs ports d'escale, elles s'aperçoivent dans leurs calculs que, chez nous, elles peuvent toujours compter sur un volume régulier de marchandises à l'exportation." Tandis que le trafic de conteneurs, orienté principalement vers les marchés d'Extrême-Orient et d'Asie du sud-est, a représenté l'an passé plus du quart des

revenus du port, la variété des marchandises provenant de la province assure la stabilité nécessaire au port, qui se trouve ainsi moins exposé aux fluctuations de l'économie mondiale. Le trafic total des quatre dernières années est resté constant - se situant à environ huit millions de tonnes - même si sa composition a évolué pendant cette période. Le port de Saint John reste donc avant tout un port à vocation très diversifiée.

#### La concurrence

La diversité et le volume des marchandises manutentionnées ainsi que la taille du port et ses installations sont autant d'éléments qui font l'intérêt du port de Saint John. Mais la lutte qu'il faudra mener pour accroître la part du marché tant intérieur qu'international sera ardue. La surcapacité de la marine marchande, les fluctuations imprévisibles de l'économie mondiale, l'évolution de la demande des matières premières et des produits finis, les mutations technologiques et l'accroissement de la productivité ont créé un contexte fragile dans lequel les ports ne peuvent désormais plus compter sur la production de leur arrière-pays. Tels marchés que l'on domine à un moment donné peuvent très bien passer à la concurrence le lendemain.

Que compte faire le port pour relever ce genre de défi? Le nouveau directeur général, Ken Krauter, avance quelques idées: "D'abord, améliorer la situation financière du port, s'assurer que la structure en place

fonctionne de façon rentable, accroître les revenus en soignant la commercialisation et le service à la clientèle et offrir des tarifs concurrentiels". Il ne fait pas de doute que, pour résister à la concurrence, le port devra, entre autres solutions, savoir s'adapter rapidement au changement et utiliser ses installations à leur pleine capacité.

Sur la scène internationale, le port se rend compte qu'il y a peu de choses à faire pour empêcher une compagnie maritime d'abandonner celui-ci si sa décision s'explique par une rationalisation ou un regroupement de ses activités dans le monde. Par contre, les moyens ne manquent pas pour attirer de nouvelles compagnies, ainsi que le montre l'arrivée récente de la société Hanjin Container Lines. Brunterm et CP Rail, avec l'aide de la municipalité et du port, ont contribué à l'installation de cette compagnie à Saint John.

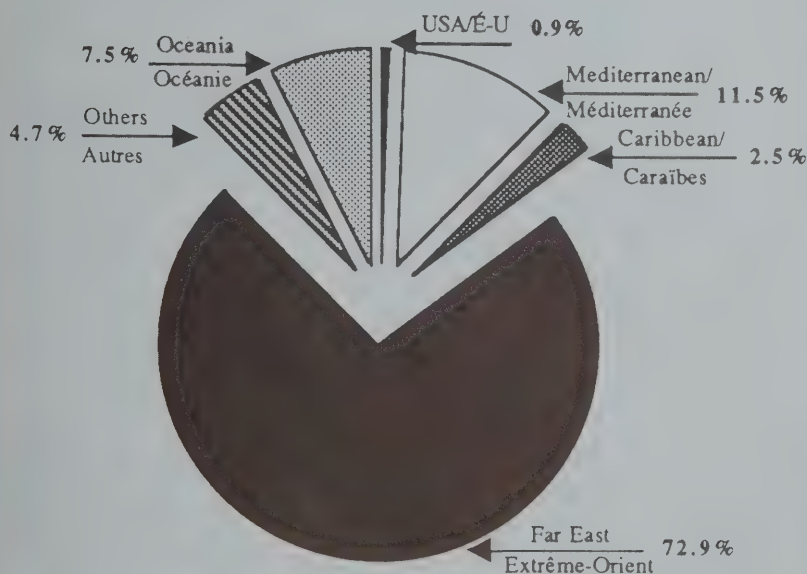
En collaboration avec la ville, le port a lancé un certain nombre d'actions commerciales, notamment: des études de marché; un renforcement des liens avec le secteur privé; les journées du port (qui se sont tenues récemment à Saint John); les campagnes de promotion dans de grandes villes canadiennes; la promotion sur des marchés étrangers choisis; l'amélioration des communications et des services commerciaux. Plusieurs autres initiatives sont en cours. Les autorités du port réalisent que les techniques commerciales d'autrefois ne sont plus de mise. Pour permettre au port d'être en bonne position sur les marchés où il se trouve, il est nécessaire de faire des recherches, de mettre au point des plans stratégiques et d'analyser la concurrence.

#### L'avenir

Y a-t-il de l'espoir pour l'avenir? Si le projet du terminal charbonnier de Musquash, d'une valeur de 27 millions de dollars, voit le jour, on prévoit une augmentation de 3 millions de tonnes dans le trafic de marchandises du port, ce qui améliorerait sensiblement sa situation financière à long terme. Par ailleurs, cette installation serait située près du parc industriel de Lorneville, ce qui pourrait être l'amorce d'un nouvel essor pour le port et attirer de la sorte de nouveaux clients au port de Saint John.

Chacun au port sait que les succès passés ne se reproduiront pas facilement. Cependant, on est optimiste quant à l'avenir du port. Comme le déclare Emlin Hare, directeur du Marketing, "le port de Saint John n'est peut-être pas le plus important en fait de volume de trafic, mais il peut devenir un chef de file en matière de productivité, d'élaboration de systèmes et de mise au point des techniques les plus perfectionnées de manutention de marchandises et de navires." Avec une telle attitude positive, l'avenir du port est entre bonnes mains. ✎

### PORT OF SAINT JOHN/PORT DE SAINT JOHN



1985 Container Markets/Marché des conteneurs 1985



## PM OPENS TERMINAL

**I**n August, the Right Honourable Brian Mulroney, Prime Minister of Canada, officially opened the new Pointe-Noire facility at the **PORT OF SEPT-ÎLES**. The site has a wharf length of 260 meters with a 14-meter water depth, and a storage area of 8 hectares.

In the first seven months of 1986, over 522,000 tonnes of cargo were handled at the **PORT OF ST. JOHN'S**. Redevelopment of the port's Main Terminal is continuing with tenders now being called for Phase II site development and resurfacing. This project is expected to be completed in 1988.

The **PORT OF HALIFAX** is experiencing another exceptional year. Ten new cargo lines have initiated service, and cruise vessel calls are up 100%. A \$2 million building is being completed at Autoport, where business is up 14% for the first six months of the year.

The **PORT OF SAINT JOHN** is rolling out the red carpet for the "Hanjin Long Beach", due in port September 29th. She is the first vessel to call at Saint John in the new Hanjin Far East/East Coast service. The line boasts six new vessels and hopes to establish a ten-day service by 1987.

Construction of the Grande-Anse Terminal at the **PORT OF CHICOUTIMI** has been completed and it is expected that the new terminal will handle 225,000 tonnes of cargo in 1986. The downtown facilities at the Port of Chicoutimi are no longer available for commercial maritime activities.

In August, as part of "Exercise Brave Lion", the Department of National Defence shipped more than 2,150 pieces of military equipment to Norway, through the **PORT OF QUÉBEC**. It was the largest deployment of Canadian troops since World War II. China was recently added to the list of nations receiving dairy products shipped from the port,

when the general-cargo vessel "Weitle" loaded 3,000 tonnes of powdered milk in August.

For the first eight months of this year, total traffic through the **PORT OF TROIS-RIVIÈRES** has risen 20%, thanks mainly to gains in grain and forest products.

Container traffic increased 12%, to 2.3 million tonnes, at the **PORT OF MONTRÉAL** in the first six months of 1986. Projects currently underway at the port include expansion of the container handling areas at Ceres Terminal and the former Manchester Terminal.

The **PORT OF PRESCOTT** is enjoying a 10% increase in total tonnage for the first eight months of 1986. This is a direct result of efforts to broaden the scope of the port activities from a transfer grain elevator to include both primary and terminal elevator operations.

The new tug for the **PORT OF CHURCHILL** is scheduled to be in service in late September. The tug is a 25-metre, 2600-HP vessel, designed to service the large grain ships in ice conditions of up to 150 mm of solid ice or 300 mm of slush ice.

The **PORT OF VANCOUVER** recently awarded three 10-year contracts for the operation of Centerm, Vanterm and Lynn-term Terminals. For the first eight months of this year, the port handled 39.6 million tonnes of cargo. This includes an increase of more than 30% in container traffic. Vancouver operates the largest cruise ship facility in the country, and so far this year, has handled over 320,000 passengers.

After reaching a record 10 million tonnes throughput in 1985, the **PORT OF PRINCE RUPERT** continues to experience increased cargo movement. For the first eight months of 1986, total port traffic has increased 12%, with gains primarily in grain and logs. ♣

--Lisa Robertson

## INAUGURATION D'UN NOUVEAU TERMINAL PAR LE PREMIER MINISTRE

**L**e très honorable Brian Mulroney, premier ministre du Canada, a inauguré officiellement, en août, la nouvelle installation de Pointe-Noire au **PORT DE SEPT-ÎLES**. Celle-ci est dotée d'un quai de 260 mètres de long et de 14 mètres de profondeur d'eau, ainsi que d'une aire d'entreposage de 8 hectares.

Au cours des sept premiers mois de 1986, le **PORT DE ST. JOHN'S** a manutentionné 522 000 tonnes de marchandises. Le réaménagement du terminal Main se poursuit et un appel d'offres a été lancé pour les travaux d'aménagement et de revêtement de la phase II, projet dont le parachèvement est prévu en 1988.

Le **PORT DE HALIFAX** traverse une autre année record. Dix nouvelles lignes de service ont été lancées et les escales des navires de croisière ont augmenté de 100%.

Le **PORT DE SAINT JOHN** a organisé une réception pour l'arrivée du "Hanjin Long Beach", le 29 septembre. Il s'agit du premier navire à faire escale à Saint John dans le cadre du nouveau service Hanjin, Extrême-Orient/côte est.

Les installations portuaires du centre-ville de **CHICOUTIMI** ne sont plus disponibles pour les opérations maritimes commerciales. Par ailleurs, la construction du **TERMINAL DE GRANDE-ANSE** est terminée. On prévoit y manutentionner 225 000 tonnes de marchandises en 1986.

Le ministère de la Défense nationale a expédié en août, dans le cadre de "l'Exercice Brave Lion", plus de 2 150 pièces d'équipement militaire en Norvège à partir du **PORT DE QUÉBEC**. Il s'agissait du plus important déploiement de troupes canadiennes depuis la Deuxième guerre mondiale. Au mois d'août, le cargo "Weitle" a quitté le port à destination de la Chine avec un chargement de 3 000 tonnes de lait en poudre, l'ajoutant ainsi à la liste des pays auxquels le port expédie des produits laitiers.

Le trafic a augmenté de 20% au **PORT DE TROIS-RIVIÈRES** au cours des huit premiers mois de l'année, en raison surtout de la hausse du trafic des céréales et des produits forestiers.

Au **PORT DE MONTRÉAL**, le trafic a augmenté de 12% au cours du premier semestre, pour s'établir à 2,3 millions de tonnes. Le port compte plusieurs projets en cours, notamment l'agrandissement des aires de manutention des conteneurs au terminal Ceres et à l'ancien terminal Manchester.

Du côté du **PORT DE PRESCOTT**, le tonnage a augmenté de 10% au cours des huit premiers mois de 1986 grâce aux efforts déployés par la direction en vue de diversifier les activités.

À la fin de septembre, le **PORT DE CHURCHILL** sera doté d'un nouveau remorqueur. Ce navire de 25 mètres et 2 600 cv desservira les grands cargos céréaliers et pourra se déplacer à travers une couche de glace solide de 150 mm ou de glace fondante de 300 mm.

Le **PORT DE VANCOUVER** a récemment adjugé trois contrats de dix ans chacun pour l'exploitation des terminaux Centerm, Vanterm et Lynnterm. Le port a manutentionné 39,6 millions de tonnes de marchandises durant les huit premiers mois de l'année. Ce chiffre tient compte d'une augmentation supérieure à 30% du trafic des conteneurs. Le port de Vancouver exploite la plus grande installation pour navires de croisière au pays et jusqu'à ce jour, en 1986, 320 000 passagers y ont été accueillis.

Le trafic de marchandises continue d'augmenter au **PORT DE PRINCE RUPERT**, après avoir connu un record de 10 millions de tonnes en 1985. Le tonnage s'est accru de 12% au cours des huit premiers mois de l'année, en raison surtout de l'augmentation du trafic des céréales et des billes de bois. ♣

--Lisa Robertson



# THE PORT SERVICE CENTER: APPLICATION OF COMPUTERS IN PORTS

By Jean Lespérance

**EDITOR'S NOTE:** This is the first in a series of articles on the fast-growing applications of computers to the marine transportation industry, and to ports in particular.

**O**RION, COBRA, CRESCENT, INTIS, DAKOSY, PROTIS--these are new names to be found in modern ports. They do not refer to the latest super bulk carrier or giant containership but rather to computer service center systems of port authorities. The common aim of the service centers is to increase the speed and decrease the cost of moving cargo through the port by improving the information flow which accompanies every shipment through a port. By doing so, ports have another competitive tool to attract cargo. A key fringe benefit is that in the process of providing service, ports obtain detailed data on their own traffic, which goes a long way in helping their marketing and promotion efforts.

The basic principle of the computer service center is that, just as the port is an interchange point between modes of transport for the cargo, it is also a natural interchange point for the related information. The need for such a service arises from the large number of documents and organizations involved in marine transportation. According to the Canadian Institute of Traffic and Transportation figures, an overseas shipment can require up to 158 separate documents in 790 copies.

ORION, in operation since 1983 at the Port of Charleston, S.C., provides an example of what these systems do. Terminals installed in the offices of brokers, agents, U.S. Customs, freight forwarders, steamship lines, and the U.S. Department of Agriculture are connected to a mainframe computer of the South Carolina State Port Authority. The computer supplies, on-demand to those who have access rights, up-to-the-minute information such as Customs releases, container inventory status, ships' manifests, and sellers' invoices.

On the Gulf, the Port of New Orleans is just completing the development of CRESCENT, which will add the ability to request and quote prices for domestic transportation and to produce foreign trade zone documentation.

In Europe, the Port of Hamburg built DAKOSY with the capability to link its IBMs to port participants' computers of whatever brand. This allows direct electronic transfers, which saves considerable time and effort, and improves accuracy. The port is also establishing links with the federal railroad to exchange container data.

Systems currently in use at various ports differ in the number of functions and documents they presently handle, but they have one common feature: they are becoming a critical tool in the port's competitive positioning. The Port of Hamburg is then, perhaps, justified in characterizing its system as an "improvement of the port infrastructure".

# LE CENTRE D'INFORMATION PORTUAIRE: INFORMATISATION DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

par Jean Lespérance

**NOTE DE LA RÉDACTION:** Voici le premier d'une série d'articles sur le développement très rapide que connaît l'informatique dans l'industrie du transport maritime et, en particulier, dans les activités portuaires.

**O**RION, COBRA, CRESCENT, INTIS, DAKOSY, PROTIS, autant de nouveaux noms qui élisent domicile dans les ports soucieux de se moderniser. De telles appellations désignent non pas les derniers vraquiers ou porte-conteneurs géants, mais les réseaux de centres d'information informatisés de certains ports. Ces centres d'information répondent à un même objectif: accélérer les mouvements de marchandises dans les ports et en diminuer le coût et, pour cela, améliorer la gestion de l'information se rapportant à chaque expédition de marchandises. C'est ainsi que ces ports disposent, face à la concurrence, d'un atout supplémentaire pour s'attirer des clients. Autre avantage très important, la prestation de tels services permet aux ports d'obtenir des renseignements détaillés sur leur propre trafic, ce qui leur apporte une aide précieuse dans le cadre de leurs activités de commercialisation et de promotion.

Le centre d'information portuaire repose sur le principe selon lequel chaque port, de la même façon qu'il constitue un point d'échange de marchandises entre divers modes de transport, représente également un point d'échange pour l'information concernant ces mouvements de biens. Ce genre de services a été rendu nécessaire par le volume de documents utilisés et le nombre d'entreprises intervenant dans les activités de transport maritime. Selon l'Institut canadien du trafic et du transport, une seule expédition de marchandises outre-mer peut nécessiter jusqu'à 158 documents distincts en 790 exemplaires.

ORION, en place au port de Charleston (Caroline du Sud) depuis 1983, est un exemple des possibilités of-

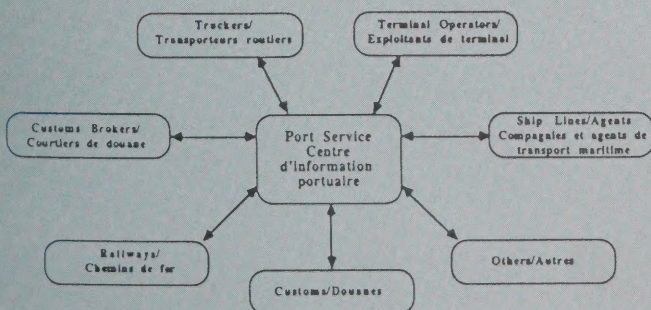
fertes par ces systèmes. Des terminaux installés dans les bureaux de courtiers, d'agents maritimes, des Douanes américaines, d'expéditeurs, de compagnies maritimes et du ministère américain de l'Agriculture sont reliés à un ordinateur central de la South Carolina State Port Authority. L'ordinateur fournit sur demande aux personnes ayant les droits d'accès appropriés, les tous derniers renseignements concernant par exemple les dédouanements effectués, le stock de conteneurs, les manifestes de cargaison et les factures des vendeurs.

Sur le Golfe, le port de la Nouvelle-Orléans achève la mise au point du système CRESCENT qui permettra, entre autres choses, de demander et de communiquer le prix de divers services de transport intérieurs et d'obtenir de la documentation sur les zones d'échanges étrangères.

En Europe, le port de Hambourg a mis sur pied le système DAKOSY afin de pouvoir relier ses installations IBM aux ordinateurs des utilisateurs du port, quelle qu'en soit la marque. Il est ainsi possible de transférer directement des informations par des moyens électroniques, ce qui permet de gagner énormément de temps et d'accroître la précision des renseignements transmis. Le port est aussi en train de créer un réseau de communication avec les chemins de fer fédéraux afin de pouvoir échanger des données sur les conteneurs.

Les systèmes actuellement en place dans divers ports diffèrent par le nombre de fonctions et de documents qu'ils permettent de gérer, mais ils ont cela en commun qu'ils sont devenus un instrument de concurrence très important entre les ports. Le port de Hambourg n'a donc peut-être pas tort de considérer son système comme une "amélioration de l'infrastructure portuaire".

A TYPICAL PORT COMPUTER SERVICE CENTRE/  
CENTRE D'INFORMATION PORTUAIRE TYPE





## LONGER TERM GRAIN OUTLOOK PROMISING

### *Dry Bulk Commodity Trades to 2000*

by Ocean Shipping Consultants  
1986, 190 pp, \$350 Cdn.

**T**his 1986 report forecasts seaborne trade to the year 2000 for several major dry bulk commodities. The list includes iron ore, coal, grain, bauxite/alumina and phosphate rock. This very complicated task was accomplished by Ocean Shipping Consultants using an analysis of current and past trends in supply/demand for each commodity, an evaluation of macroeconomic outlook as it relates to the commodity in question, and commodity-specific trends. To reflect the high degree of uncertainty associated with any economic forecast beyond the short run, the report provides high/low scenarios developed on the basis of specific events that influence particular trades.

On individual commodity forecasts, the outlook, according to Ocean Shipping Consultants, varies. Under the optimistic scenarios, growth rates for grain and bauxite/alumina are considered the most favourable, with a calculated growth rate of about 3% per annum. This is particularly good news for grain as that commodity is forecast to top 300 million tonnes by the year 2000. Modest growth rates are expected for the coal and phosphate rock trades at 1.75% and 1%, respectively. The weakest outlook, according to Ocean Shipping Consultants, is for iron ore with a growth rate in the 1980-2000 period of only .5% per year. The poor outlook is

largely attributable to slow growth prospects for steel due to increasing use of lighter-weight materials. It is interesting to note that for the low-case scenarios, only coal and phosphate rock are anticipated to show growth over present levels. Iron ore is down in volume and bauxite/alumina and grain remain essentially unchanged. This is particularly significant in that grain, which presents one of the more favourable growth areas, also has a large downside element--in this case a swing of 100 million tonnes between the low and high case scenarios.

The Ocean Shipping Consultants report satisfies a large requirement for ocean shipping trends. It is a valuable tool for the shipowner as well as the port manager or planner. From a Canadian perspective, the report is particularly timely, as it positively reflects on trades, such as grain, that are presently very depressed. Moreover, the scenario analysis, while it does result in some large volume differences, is particularly valuable since the reader is provided with the ability to choose the elements of structural market change that are considered most appropriate in a particular environment. The report itself is refreshingly straightforward and flows well--not a simple assignment when dealing with such a complex subject.

The report is available from Ocean Shipping Consultants, P.O. Box 33, Feltham, Middlesex, TW13 4JB, England.

--R.W. Tytaneck

If you would like to receive **PORTUS** on a regular basis, fill in and send this coupon to:

**PORTUS**  
c/o Ports Canada  
99 Metcalfe Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N6

Name/ Nom \_\_\_\_\_  
Organization/ Organisation \_\_\_\_\_  
Address/ Adresse \_\_\_\_\_  
Postal Code/ Code postale \_\_\_\_\_

Pour recevoir **PORTUS** de façon régulière, prière de remplir ce coupon et de le retourner à l'adresse suivante:

**PORTUS**  
s/s Ports Canada  
99, rue Metcalfe  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N6

## LES CÉRÉALES: DES PERSPECTIVES À LONG TERME ENCOURAGEANTES

### *Dry Bulk Commodity Trades to 2000,*

par Ocean Shipping Consultants  
1986, 190 p., 350 \$ CAN

**O**n trouvera dans ce rapport publié en 1986 des précisions sur le commerce maritime des principales catégories de vrac solide d'ici l'an 2000. Cette liste de marchandises comprend le minerai de fer, le charbon, les céréales, la bauxite ou l'alumine et les phosphates. Pour effectuer ce travail très complexe, le cabinet Ocean Shipping Consultants a analysé les tendances actuelles et passées concernant l'offre et la demande de chaque produit, la conjoncture macroéconomique par rapport à ses répercussions sur les biens en question, ainsi que l'évolution propre à chacun de ces biens. Etant donné le haut degré d'incertitude qui caractérise les prévisions à moyen ou à long terme, le cabinet a imaginé dans son rapport un scénario optimiste et un scénario pessimiste sur la base des événements particuliers qui peuvent influencer sur les échanges de tel ou tel produit.

D'après Ocean Shipping Consultants, les perspectives varient en fonction du bien considéré. Lorsqu'on se place d'un point de vue optimiste, ce sont les céréales et la bauxite ou l'alumine qui devraient enregistrer le taux de croissance le plus fort, à raison d'environ 3% par an. Il s'agit là de nouvelles particularités particulièrement réjouissantes pour ce qui est des céréales, dont la production devrait atteindre les 300 millions de tonnes d'ici l'an 2000. On prévoit une croissance plus modeste pour le charbon et les phosphates (1 3/4 et 1%, respectivement). Selon Ocean Shipping Consultants, c'est pour le minerai de fer que les perspectives sont les moins bonnes, avec un taux de croissance de seulement 1/2% par an entre 1980 et l'an 2000. De telles perspectives s'expliquent principalement par le fait qu'on utilisera de plus en plus de matériaux légers, ce qui ralentira la demande d'acier. Il est intéressant de noter que du point de vue pessimiste, seuls

le charbon et les phosphates sont susceptibles d'enregistrer une amélioration par rapport à la production actuelle. On relève par contre une baisse en ce qui concerne le minerai de fer, tandis que la bauxite ou l'alumine et les céréales affichent en gros des résultats stationnaires. Il est particulièrement significatif que les céréales, pour lesquelles on prévoit un des meilleurs taux de croissance, présentent également un risque important, qui se traduit dans le cas présent par un écart de production atteignant les 100 millions de tonnes, selon qu'on adopte un scénario pessimiste ou optimiste.

Le rapport de Ocean Shipping Consultants permet donc de combler une importante lacune dans la gamme de renseignements dont on disposait jusqu'alors sur l'évolution du commerce maritime. Il constitue un outil précieux pour les armateurs et les gestionnaires de port ou les sociétés d'aménagement portuaire. Pour le Canada, ce rapport arrive à point nommé car il jette une lumière réconfortante sur des secteurs qui, tels les céréales, traversent actuellement une passe particulièrement difficile. De plus, l'utilisation de divers scénarios, si elle conduit parfois à des écarts importants dans les résultats, a par contre le grand mérite de permettre au lecteur de retenir les éléments de l'évolution du marché qu'il juge le plus approprié à tel ou tel contexte. Quant au texte même du rapport, il est remarquable de concision et se lit très bien, ce qui n'est pas une tâche aisée lorsqu'on s'attaque à un sujet d'une telle complexité.

Pour obtenir ce rapport, écrire à l'adresse suivante:

Ocean Shipping Consultants  
P.O. Box 33, Feltham,  
Middlesex  
TW13 4JB  
Angleterre

--R.W. Tytaneck



# PORT DE QUÉBEC

## PORT DE MER EN EAU PROFONDE

*Centre multi-usager d'importation, d'exportation et de transbordement, le port de Québec offre de nombreux avantages pour le transport rapide et efficace de votre marchandise.*

- Port en eau profonde le plus près du système Saint-Laurent/Grands Lacs.
- Profondeur d'eau de 15 mètres (50 pieds) à marée basse.
- Intermodalité. Les terminaux sont tous desservis par les chemins de fer du CN et du CP.
- Ouverture à la navigation à longueur d'année.

*Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec:*

Gerard Laroche  
Directeur  
Affaires commerciales  
& marketing  
**Société du  
port de Québec**  
150, rue Dalhousie  
C.P. 2268  
QUÉBEC (Québec)  
G1K 7P7

Tél.: (418) 648-3918  
Telex: 051-2297



Port de  
Québec

Port of  
Quebec

Canada





# Ports Canada



## Ports Canada helps make safe, secure shipping seem like child's play.

Containers – the perfect shipping solution for a kaleidoscope of cargos: from clothing and chemicals to lumber and grain, from fruit and vegetables to machinery and electronics. They're safe and secure, easy to handle, ship and store. But they require special port facilities. That's where we come in.

Each year, over 95 percent of all containers handled in Canada goes through our ports – the equivalent of millions of tonnes!

We're determined to maintain the most sophisticated facilities and best port services in the world. How? By remaining constantly in touch with our employees and our customers. Why? Because merchandise exports account for over 25 percent of Canada's gross national product.

When it comes to world trade, we're making sure Canada gets a fair share. Ports Canada – an efficient and viable port system working for you.

It's a big job – certainly not kid stuff – but it's well worth the effort.

**WE CAN HANDLE IT!**



BELLEDUNE • CHICOUTIMI • CHURCHILL • HALIFAX • MONTRÉAL • PORT COLBORNE • PRESCOTT  
PRINCE RUPERT • QUÉBEC • SAINT JOHN • SEPT-ÎLES • ST. JOHN'S • TROIS-RIVIÈRES • VANCOUVER